Die letzten Wikinger fahren in der Hochseefischerei.

von Obermaat Günter Burtack, 1963

Als ich im Jahr 1963 mit unserem Kompaniechef der Schiffsstammkompanie in Kiel-Wiek mal über Fischdampferreisen sprach, da meinte dieser erfahrene Seeoffizier zu mir, ich sollte das „man nachlassen“, denn schon die Seefahrerei überhaupt sei schwer. Fischdampferreisen aber die Hölle auf Erden.

Dieser Ausspruch reizte mich. Mein Freund Willi Lincke und ich, beide Obermaate der Bundesmarine, entschlossen uns zu einer Hochsee-Fischdampferreise.

Wir wollten in unserem Urlaub erkunden wie hart die Männer, die jahraus jahrein bei jedem Wetter auf den Atlantik hinausfahren, ihr Brot verdienen, ein hartes Brot.

Zunächst besorgten wir uns einen Gesundheitspaß und ein Seefahrtsbuch. Unser Tauglichkeitsgrad l, wir waren bei der Bundesmarine U-Bootstauglich, wurde in der Fischereiseefahrt nicht anerkannt.

Im Heuerbüro der Cuxhavener Nordseereederei erfuhren wir, daß für die Reise der „FRANKEN“ ein Leichtmatrose und als Assi für den Koch, ein Kochsmaat gesucht wurden. Der Koch hatte sich auf der letzten Reise zwei Finger der linken Hand an der Winsch abgeschert, aber krankgeschrieben wird nicht.

Fanggebiet war das Gebiet um Island und die Packeisgrenze vor Grönland. Die Reise könnte je nach Fang bis 6 Wochen dauern. Willi und ich hatten nur 21 Tage Urlaub, aber den Mut zum Risiko, wir heuerten an.

Die „FRANKEN“ ist ein alter Seitenfänger, hat 542 BRT und wurde 1940 in Bremerhaven gebaut. Bis 1963 war kaum etwas modernisiert worden.

Montag. 23. August 1963

Morgens um 06:30 gingen Willi und ich mit unserem Seesack über die angestellte Leiter an Bord. Wir schienen die ersten zu sein, jedenfalls erblickten wir keine Menschenseele.

Ein Wächter der Wach- und Schließgesellschaft, der mühsam etwas an Bord schleppte, sagte uns, daß die Fischer immer erst in der letzten Minute kommen. Na ja, bis zum Ablegen um 07:00 waren ja auch noch gut 20 Minuten Zeit.

Wir hatten die letzte Nacht in unserer Koje auf Geleitboot „Augsburg“ ohnehin schlecht geschlafen und nun fühlten wir einen großen Stein im Magen. Aufregung vor dem, was uns erwarten sollte. Am Kai stoppte ein Lieferwagen, der Fahrer und ein junger Bursche sprangen heraus und öffneten die Persenninge. Der junge Bursche war der Koch, erst 17 Jahre alt, wir schätzten ihn auf Ende 20, ein Bulle von Gestalt.



Der Bootsmann der „FRANKEN“ auf Deck, 1963

Ich stellte mich ihm als sein neuer Kochsmaat vor, er brummte kurz und dann schleppten wir gemeinsam jede Menge Proviant an Bord.

Es blieb nicht bei diesem Lieferwagen, es kamen der Schlachter, der Gemüsemann, der Bäcker und der wichtigste, ohne den es keinen Fisch gäbe, der Bierkutscher.

Es war 07:00 Uhr als wir die letzte Kiste an Bord hievten und verstauten.

Wir waren einigermaßen erschöpft und durchgeschwitzt, obwohl wir noch nicht mal richtig an Bord waren.

Jetzt könnte die Fahrt losgehen. Man wartete nun noch auf den Käpt'n. den „Alten“. Eine Taxe hielt, der „Alte“ und der erste Steuermann stiegen aus.

Der Wächter nahm die Festmacherleinen vom Poller, sie wurden eingeholt, das Signalhorn dröhnte viermal, ablegen und auslaufen.

Willi und ich gingen nun auf das Achterdeck, wo die Fischer standen und ihren Frauen am Kai zuwinkten. Von uns nahm keiner Notiz.



Um ein erstes Gespräch zu beginnen, stellten wir uns einem einigermaßen vertrauenerweckend aussehendem Fischer vor.

Er hieß Fiete und gehörte zum Stammpersonal der „FRANKEN.“ Fiete bot uns eine Zigarre an und erzählte uns das vorerst wichtigste.

Er hatte eine „Fahne“, stark genug für 3 Meilen gegen den Wind. Seine Hand war geschwollen, aber der Arzt wollte ihn nicht krankschreiben, von einem Fischer und Netzmacher wird eben jede Hand gebraucht.

Bald war von Cuxhaven, dem Heimathafen der „FRANKEN“, nichts mehr zu sehen. Wir passieren Feuerschiff „Elbe 1“.

Otto der Koch, ruft mich in die Küche, er hat Arbeit für mich, drei Eimer Kartoffeln aus der Last (Proviantraum des Schiffes) holen und schälen. Natürlich mit einem normalen Messer, hier gibt es keine Schälmaschine.

Für geübte Hände mag das noch zumutbar sein, aber für einen der allenfalls der Mutter zu Hause mal zur Hand geht, ist es durchaus ungewohnt und langwierig.

Koch Otto sah meinen Kummer. Es ist noch kein Meister vom Himmel gefallen und Rom ist auch nicht an einem Tag erbaut worden. Dieses Wissen erleichterte mir die Arbeit sehr, am letzten Tag meiner Küchenarbeit schaffte ich die drei Eimer in zwei Stunden.

Willi kam in die Kombüse und grinste schadenfroh. Jedenfalls zeigte er sich dann kameradschaftlich und war mir beim Schälen behilflich.

Die erste Arbeit war getan. An Steuerbord sahen wir, kaum sichtbar in der Ferne, den „Roten Felsen“, Helgoland.

Nun steuerten wir auf die Durchfahrtsstraße zwischen den Shetland- und den Orkney-Inseln zu.

Der Koch wollte uns nun unsere Unterkunft zeigen. Sie befand sich im Achterschiff, wo auch der Koch und der Maschinenassi untergebracht waren.

Im Vorschiff waren die Fischer und der Heizer untergebracht, wie wir später erlebten, sah es hier aus wie auf dem Piratendeck zu Zeiten von Störtebeker. Der „Alte“, der Steuermann und die Maschinisten hatten ihre Kammern auf dem oberen Deck.

Willi und ich hatten jeder eine Koje und eine Backskiste. Ich belegte die obere Koje und Willi richtete sich unten häuslich ein. Damit man bei Seegang nicht aus der Koje fiel hatten diese Schiebetüren, die immer einen Spaltbreit geöffnet sein mußten, damit im Falle einer Gefahr von außen geöffnet werden konnte.

Neben meiner Koje waren noch Ersatznetze und Fischerbojen untergebracht, hoffentlich rutschen diese bei starkem Seegang nicht auf mich. Gewiß, dieses Deck war nicht so wie eine Landratte es sich vorstellt und wie wir es von unseren Marineeinheiten gewohnt sind, aber im Vergleich mit den Unterkünften auf dem Vorschiff, ist es direkt komfortabel.

Wir gingen wieder nach oben, auf mich wartet neue Arbeit in der Kombüse. Es war 12:00 Uhr, Mittagessen.

Ich mußte der Mannschaft, die nun Mann für Mann an der Kombüse vorbeikamen, den Teller mit der Suppe herausgeben. Danach gab es Kartoffeln mit Erbsengemüse und leckeres Gulasch, zum Nachtisch Ananas mit Sahne.

Zu meiner Überraschung aßen die meisten der Fischer im Stehen vor der Kombüse, oder sie setzten sich draußen auf einen Poller. Nur für drei oder vier Mann wurde von einem Backschafter Essen ins Vorschiff geholt.

Der „Alte“, die Steuerleute und die Maschinisten kamen zum Essen in die Offiziersmesse, welche direkt neben der Kombüse gelegen war. Dort mußte ich nach dem Mannschaftsessen aufbacken.

Der Käpt’n machte eine finstere Miene. Ich sah ihn während der Fahrt nur zweimal lächeln.

Wie ich aber später mehrmals feststellen konnte, war er ein ganz patenter Mann, der sein Geschäft des Fischfangs absolut beherrschte. Wo Fische waren, da war auch sein Schiff.

Nach dem Abwasch, immerhin Geschirr von 23 Männern, wurden die Großtöpfe geschrubbt und der Ölofen gereinigt. Zu allem Überfluß verbrannte ich mir am Heißwasserboiler noch den Unterarm, zur Linderung wurde Mehl aufgerieben.

Es war 13:30 Uhr und für den Koch und mich den Kochsmaaten war Pause bis 15:00 Uhr.

Koch Otto wollte sich bis dahin aufs Ohr legen. Um 15:00 Uhr wollten wir Abendessen vorbereiten.

Ich legte meine Küchenschürze ab und sah nach Willi. Mein Freund war gerade mit Reinschiff im Mannschaftsdeck beschäftigt. Er stöhnte nicht schlecht, denn die Reinigung des Bodens von festgetretenen Fischfrikadellen, altem Brot und sonstigen Essensresten, war keine angenehme Arbeit.

Die Fischer hausen hier wie die Vandalen, so unser Eindruck. Aber während der Fischerei ist keine Zeit zum Reinschiff und während der Freizeit haben die Männer besseres zu tun.

Die Fischer hatten inzwischen auch erfahren, dass ihre beiden “Neuen“ Unteroffiziere der Bundesmarine waren, und das war für sie ein gefundenes Fressen.

Es bot sich ihnen die Möglichkeit den schwelenden Konflikt zwischen ihnen, den Fischern, und den Seelords, vorerst einseitig zu bereinigen.

Den Fischern ist es ein Dorn im Auge, wenn die Lords in die Hafenkneipen kommen, Seemannsgarn spinnen und sich darüber hinaus als Seehelden aufspielen.

Wenn einer sich aufspielen könnte, so wären es die Fischer, aber die tun es meistens nicht.

Wenn dann die Lords den Fischern noch die Mädchen ausspannen, weil sie in ihrer Uniform fescher aussehen, dann ist das Maß voll und es kommt nicht selten zu verhängnisvollen Schlägereien, berühmt berüchtigte. Da die Lords häufig in der Überzahl sind, hatten die armen Fischer oft das Nachsehen.

Willi und ich waren uns völlig im Klaren darüber, daß wir uns hier beweisen mußten.

Wir durften uns vor keiner Arbeit drücken und mußten Höchstleistung bringen.

Nachdem das Mannschaftsdeck blitzte, wie wohl lange nicht, gönnten wir uns eine kleine Pause. Am Oberdeck lagen wir auf den Reservenetzen, die Sonne schien und es wehte eine angenehme Brise. Wenn wir nicht an das vor uns liegende dachten, hatten wir direkte Urlaubsgefühle. Ja, unsere

Marinekameraden hatten richtigen Urlaub und lagen wohl mit ihren Bräuten am Strand, aber Willi und ich wollten es nicht anders.

Unter uns hörten wir das gleichmäßige Auf- und Abstarnpfen der Motorkolben, einer mit Ölbrenner beheizten Dampfmaschine. Die „FRANKEN“ machte max. 25 Knoten Geschwindigkeit, wir machten gerade 20 Knoten Fahrt. (*hier irrt der Verfasser mit Sicherheit!*)

Alfred, der Assi, kam an Oberdeck. Er erzählte uns, daß er nach dieser Reise 3 Jahre Fahrenszeit hatte und dann in Cuxhaven die Seefahrtschule besuchen wollte.

Über die „FRANKEN“ und ihre Mannschaft erzählte er uns leider nichts Gutes. Wir merkten, dass Alfred froh war aussteigen zu können. Dabei hatte er hier auf dem Dampfer einen erträglichen Job.

Ich bemühte mich nun wieder langsam zur Kombüse, es war kurz vor 15:00 Uhr.

Otto war schon an der Arbeit. Er gab mir eine Flasche Bier, die ich dankbar entgegennahm, denn meine Kehle war durch die Seeluft ausgetrocknet.

Ich schnitt Kartoffeln zu Kartoffelsalat, putzte Gemüse, schnitt Fleisch und kochte Eier. Otto bereitete leckere Salate. Man merkte, die Bordküche versprach ein gutes Essen.

Um 17:00 Uhr rief Otto mit der großen Glocke im Gang vor der Kombüse zum Abendessen.

Nach dem Abendessen begann für mich der Abwasch: Reinigung der Großtöpfe, des Ofens und allabendlich Reinigung der Kombüsengreting. Sie wurde aufs Deck gelegt und mit Soda, Salzwasser und Schrubber bearbeitet.

19:00 Uhr war nun auch für mich Feierabend. Willi und ich gingen noch etwas an die frische und recht kühle Seeluft.

Ein etwas älterer Fischer fragte uns, ob wir heute noch unseren Einstand geben wollten, oder erst morgen. Wir entschieden uns für heute.

Der Fischer stellte sich uns dann vor. Er hieß Hein und war der Decksälteste, auf einem Fischdampfer Bestmann genannt.

In unserem Deck, in dem die Feier stattfand, wurde es dann voll. Otto und Fiete kannten wir schon. Hinzu kamen zwei junge Burschen, Brüder, erst 17 und 19jährig. Arthur, der erste Netzmacher und ein finster und grimmig dreinschauender, etwa Ende zwanzig Jahre alter Fischer, den sie Emma nannten.

Von den Brüdern hatte der 17-jährige seinen Verstand schon halbwegs versoffen, der ältere Bruder schien davon nie viel gehabt zu haben.

Emma hatte sich beim letzten Landgang den zwölften Tripper geholt. Die Finger seiner rechten Hand waren von der Syphilis schon gezeichnet, aber Emma schien das weniger zu stören als seine Umwelt. Er wurde vom 2. Steuermann täglich mit einer Penizillin-Spritze versorgt. Die anderen Kameraden an Bord waren frei von solchen Krankheiten.

Wir holten nun drei Kisten Bier, zwei Flaschen Cognac und Küstennebel aus der Freilast, welche der 2. Steuermann streng unter Verschluß hielt. Wir wollten uns nicht lumpen lassen und so quittierten die Fischer das Getränkeangebot auch mit einem wohlwollenden Blick.

Die Sauferei konnte also losgehen. Assi Alfred hatte Freiwache und schlief in seiner Koje.

Wütend über das laute Palaver, zog er den Vorhang zurück und fluchte in die Runde.

„Halts Maul und sauf mit, oder zieh hier aus“, entgegnete Hein nicht besonders freundlich. Der Ton war rauh und nur manchmal auch herzlich.

Alfred kroch brummend aus seiner Kojenkiste und griff sich eine Flasche Bier.

Hein und Fiete, die beiden Oldies der Fischer, führten anfänglich das Wort.

Erst später, als der Alkohol langsam die Zunge löste, erzählten Emma und Arthur üble Zoten.

Die Brüder Hans und Winfried, erzählten wirres Zeug. Dieses war aber nicht nur durch den Alkohol bedingt. Hans, der 19-jährige, war vor der Fischerei zwei Jahre bei der Fremdenlegion. Hier hatte er angeblich im Streit einen Mitlegionär erschossen und wurde in ein Straflager gesperrt, aus dem er dann flüchtete.

Arthur wohnte in Bremerhaven, war verheiratet und hatte zwei kleine Kinder.

Von seiner Einstellung war er grundsätzlich gegen die Bundeswehr. Insbesondere die Marine haßte er regelrecht. Er ließ es uns heute Abend noch nicht merken, aber wir sollten es später noch zu spüren bekommen.


Fiete, Fischer und Netzmacher der „FRANKEN" auf Deck, 1963

Fiete war Junggeselle, ein feiner Kerl mit dem man Pferde stehlen konnte. Wenn es Streit gab, so war Fiete da um zu schlichten. Nur wenn man ihn arg provozierte, konnte er auch bitterböse werden.

Otto, ebenfalls ein feiner Kerl. Trotz seines jungen Alters von 17 Jahren, weiß er was er will.

Als Koch bekommt er 8/10 % vom Fang zusätzlich Festheuer und Lebertrangeld. Bei einem durchschnittlichen Fangergebnis von ca. 100 000 DM sind dieses insgesamt 1 200 DM bei freier Kost und Logis, für einen 17jährigen sehr viel Geld (1963).

Hein, der Bestmann, ist seiner Art nach ein typischer Fischer. Blaurote Knollennase, Vollglatze mit immer roter Kopfhaut, große Ohren mit fleischigen Ohrläppchen und den runden Füßen, wie sie echten Seeleuten eigen sind. Durch die vielen Berufsjahre hatte Hein sich seiner Umgebung angepaßt. Man sagt ein Hundebesitzer sieht irgendwann aus wie sein Hund. Hein hatte einen Kopf wie ein Kabeljau oder Dorsch.

Hier an Bord hatte Hein viel zu sagen. Als er allerdings nach der Rückkehr von seiner Frau abgeholt wurde, hatten wir den untrüglichen Eindruck, daß dieses zu Hause anders wäre.

So, das wars fürs erste von den Männern. Der Abend verlief im Ganzen noch recht harmonisch. Es kamen später noch zwei Kisten Bier und zwei Flaschen Korn hinzu Wer der Meinung ist das wäre viel, der kennt die Fischer nicht und auch Angehörige der Marine nicht.

Dienstag, 24. August.

Die erste Nacht an Bord war gut überstanden, nach diesem Abend schliefen wir wie Bären.

Otto weckte mich um 06:15 Uhr. Ich wusch mich in einem kleinen Waschraum neben der Kombüse. Das Wasser war braun aber wenigstens warm, rasieren wollten wir uns auf dieser Fahrt nicht. Die Brause bestand aus einem Rohr, unter dem eine gelöcherte Milchdose mit Draht befestigt war.

Nachdem ich wieder meine Schürze umgebunden hatte, begann die Tagesroutine mit dem Schälen von drei Eimern Kartoffeln. Willi war inzwischen auch schon aufgestanden und half mir.

Es war 07:00 Uhr und wir befanden uns auf der Höhe der Orkney- und Shetland-Inseln.

Die Orkney-Inseln, welche wir an Backbord gut sehen konnten, gehören zu Schottland.

Wir sahen weite Wiesen und Felder und hin und wieder ein weißes Haus. Typische schottische Landschaft.

Wir verließen nun die Nordsee und dampften auf den Nordatlantik, man merkte es gleich an der viel längeren Dünung.

Der Rudergänger kam gerade von der Brücke herunter, um sein Frühstück zu

holen. Zwölf Spiegeleier, nicht vielleicht für alle da oben, nein für sich allein.

Mir blieb vor Staunen der Mund offenstehen. Er sah allerdings aus wie ein Schwein, kurz vor der Schlachtung.

Seine Augen waren schon so zugewachsen, daß man sich wundern mußte wie er überhaupt den Kompaß noch erkennen konnte.

Otto grinste als er weg war, „das faulste Schwein an Bord und total verfressen.“ Nun kamen auch die anderen zum Frühstück, einige hatten Sonderwünsche. Otto kannte diese und hatte alles vorbereitet. Auch der Heizer kam, ein seltsamer Typ, ich wünschte guten Morgen, er grinste nur. Dann reichte er Otto seine Thermosflasche, welcher diese mit Kaffee füllte und zurückreichte.

Der Heizer grinste, schraubte den Verschluß wieder ab, schnupperte, grinste wieder und ging.

An Land, so erzählte Otto, spaziert er immer mit schwarzer Melone, schwarzem Anzug mit weißer Nelke im Knopfloch, durch die Gegend. Hier an Bord spricht er kaum ein Wort.

Nun kamen der „Alte“, der 1. Steuermann und die beiden Maschinisten zum Frühstück in die O-Messe. Ich mußte wieder aufbacken. Der 1. Steuermann, ein ziemlich uriger Typ mit wildem Lockenkopf und buschigen Augenbrauen, fragte wie es mir gefiele.

„Bisher ganz gut“, antwortete ich. Er lachte und sagte, daß es morgen Sturm gäbe.

Die beiden Maschinisten waren auch schon ältere Semester. Einer der beiden war bereits Rentner, der zur Aufbesserung der Rente noch etwas fahren wollte.

Nach dem Abbacken widmete ich mich wieder meinen stehengebliebenen Kartoffeleimern.

Emma kam auf Holzpantinen zu uns nach achtern geschlurft:

„Moin, komm mol ein von jüms no vörn, beten utfegen und noch en Pott Kaffi bring’n.“ Dann ging Emma zum 2. Steuermann, der in seiner weiteren Funktion als Sani ihm die tägliche Spritze verpaßte.

Heute gab es Brathähnchen, Kartoffelmus und Karottengemüse. Ich mußte noch einen Eimer Kartoffeln dazu schälen. Der Magen der Mannschaft verlangt sein Recht und dafür sorgen Koch und Kochsmaat.

12:00 Uhr Mittagessen, heute schmeckt es mir noch ausgezeichnet. Ich gucke aus dem Bullei, von der schottischen Inselgruppe ist nichts mehr zu sehen. Wir halten jetzt Kurs auf die dänischen Färöer-Inseln.

Nach dem Abwasch liegen wir wieder auf den Netzen und hängen unseren Gedanken nach.

Heute ist es schon deutlich kühler, wir fahren eben gen Norden. Ein großer Schwarm Seemöwen begleitet uns schon seit Cuxhaven. Später beim Fischen werden es wohl noch viel mehr sein.

Wir hatten nun den größten Teil der Besatzung kennengelernt, nicht die übelsten. Der Fischdampfer und die Mannschaft sind eine Einheit, die ganz auf sich selbst gestellt ist.

Mittwoch, 25. August

Der 1. Steuermann hatte recht, schon in der Nacht bekamen wir schwereres Wetter.

Die Ersatznetze in meiner Koje rutschten immer weiter zu mir hin, ich bekam sie kaum noch weggeschoben. Flaschen und Seestiefel rutschten irgendwo auf dem Decksboden hin und her und zu allem Überfluß schnarchten Otto und Alfred um die Wette, lauter als das Getöse der See.

06:00 Uhr war heute Wecken. Frühstück und Kartoffelschälen. Ich saß vor der Kombüse und hatte die Eimer auf einem nassen Feudel gegen rutschen gesichert.

Durch die schwere Dünung, den Bratgeruch aus der Küche und das auf und ab meines Sitzschemels wurde mir langsam übel. Seekrankheit nennt man so etwas.

Ein Binnenländer kann sich wohl nicht vorstellen, unter diesen Umständen in einer

engen Küche zu arbeiten, wo die Küche zu Hause doch nicht schwankt und man selbst ruhig steht oder auch sitzt.

Heute Morgen war der Andrang auch nicht so groß, selbst der Rudergänger verzichtete auf seine 12 Spiegeleier.

Für Mittag- und Abendessen wurden kalte Platten und Salate vorbereitet. Allerdings gab es jeweils eine heiße Suppe.

Wir hatten inzwischen Windstärke 6-7, für den Nachmittag war aber schon 7-8 angesagt.

Die nordischen Meere sind rauh und meist stürmisch und selbst bei rauhem Wetter muß der Seefischer draußen arbeiten. Der Wind kommt aus Nordost, die gewaltigen Brecher steigen über das Vordeck und klatschen gegen die Brücke.

Der Fischdampfer ist gegen normale Frachter verhältnismäßig klein, aber er ist besonders stabil gebaut und hat einen dickeren Rumpf. Er fährt nicht nur zur See, sondern er ist ein Fabrikschiff, auf dem auch bei hoher See schwere Netze gezogen werden, sowie große Winschen und Ladebäume arbeiten.

Es ist Vorschrift, daß ein Fischdampfer ab einer bestimmten Tonnage zweimal jährlich zur Inspektion auf die Werft muß.

Mir ist speiübel, meine eigene Verpflegung besteht heute aus Zwieback und Tee. Willi ist den ganzen Tag nicht zu sehen, vermutlich liegt er in der Koje.

Ziemlich entkräftet bringe ich die heutige Kaltverpflegung auf die Brücke. Der Rudergänger und die Steuerleute kommen heute nicht in die Messe. Der Alte ist ebenfalls seekrank und will nur Tee. Beim Hochtragen des Tabletts passiert ein Mißgeschick. Das Schiff holt stark nach Steuerbord über und Teekanne, belegte Brötchen und eine Salatschüssel gehen über Bord, das Tablett werfe ich noch hinterher. Beim zweiten Anlauf kam alles vollständig an.

Der dicke Rudergänger erklärt mir die nautischen Geräte. Mit Sextant und Funkpeiler wird Standort und Kurs bestimmt, ein sicherer und zuverlässiger Rudergänger ist hier wichtig.

Neben einem normalen Radar gibt es auch Fischgrund-Sichtgeräte, sogenannte Fischfinder.

Ich habe in der stickigen Brückenluft Probleme und suche freiwillig, ohne das Ende der wohlgemeinten Instruktion abzuwarten, die frische Luft und den Niedergang nach unten.

Donnerstag, 26. August

Heute Nacht müssen wir die Färöer passiert haben, wir nehmen jetzt Kurs auf Island.

Der Wind hat Stärke 9-10 erreicht, schwerer Sturm. Keiner darf mehr aufs Deck, alle Schotten müssen geschlossen sein. Für die Küche gilt Notbesetzung, nur noch belegte Brote, Obst, Kaffee, Tee. Man kann sich nicht mehr halten und die Gefahr, daß heiße Suppe oder andere heiße Speisen vom Ofen fliegen und man sich hierbei verbrüht, ist zu groß.

Der Dampfer rollt gewaltig von einer Seite zur anderen und manchmal hört es sich an als wenn die Schraube außerhalb des Wassers dreht.

Otto entschließt sich in den Tagen doch zu einer Kartoffelsuppe mit Lauch, Sahne und leckeren Mettenten. Die Fischer wollen auch etwas Warmes in den Magen.

Kartoffelschälen ist wieder angesagt. Daß so mancher saure Rülpser hervorgerufen durch meine nun schon 3 Tage anhaltende Seekrankheit in die Kartoffeln wandert, merkt ja keiner. Die Suppe schmeckte delikat.

Bis Montag den 30. August hält dieses grausame Wetter an. Wir hatten bei diesem Sturm kleine Fahrt gemacht und mußten, wie der Steuermann erzählte, bis 20 Grad gegensteuern, um das starke Versetzen durch Strom und Wind auszugleichen.

Am Dienstag den 31. August läßt der Wind merklich nach, es kann wieder normal gekocht werden. Nun lerne ich auch das richtige Schneiden von Fleisch, Filetieren

von Fisch, Anrichten von Saucen. Gut, in so kurzer Zeit wird man kein Koch, aber so einiges bekommt man mit.

Mittwoch, 01. September

Wir sind jetzt östlich von Island mit Kurs auf Grönland. Das große Schleppnetz wird jetzt während der Fahrt zum Fangplatz klar gemacht.

Die Glas- und Metallkugeln werden am Kopftau befestigt, damit dieses beim Fischen einen besseren Auftrieb hat, und das Netz wird an den Scherbrettern angeschlagen. An diesen Scherbrettern sind die Trossen befestigt, an denen das Netz vom Dampfer über den Grund geschleppt wird. Durch den Zug des Dampfers auf der einen Seite und den Druck des Wassers auf der anderen Seite, scheren die Bretter auseinander und halten das Netz offen.

Das Netz lag nun fertig angeschlagen an der Reling, wir hatten den ersten Fangplatz erreicht, das sogenannte Gammelloch etwas nordöstlich von Island.

Der ‚Alte' guckte von der Brücke, fluchte etwas und gab das Zeichen zum Netzaussetzen.

Das große Schleppnetz mit den Scherbrettern wird im Bogen ausgefahren. Hier muß sehr aufgepaßt werden, denn das Netz kann leicht unklar werden. Wenn das Netz richtig ausgefahren ist, wird der Sliphaken über die vordere Trosse gehängt, die beiden Kurrleinen werden achtern an der Reling zusammengeholt und nun schleppt der Dampfer das Netz über den Grund.

Hein, unser Bestmann, hat bei diesen Manövern das Sagen. Sein Platz ist hinter der Zentralwinsch, er bedient sie und beobachtet auch gleichzeitig die See. Kommt ein schwerer Brecher über die Vorpiek gerauscht, so wahrschaut er dir Männer, die auf dem Vordeck arbeiten.

Um uns herum, wenn auch in größerer Entfernung, sahen wir noch andere Fischdampfer vor dem Netz, beim Aussetzen oder Einholen.

Nach vier Stunden, es ist jetzt 18:00 Uhr, kommt durch Klingelzeichen von der Brücke der Befehl zum Aufholen (Hieven) des Netzes.

Hein bedient sehr konzentriert die Winsch, die nun rasselnd die Stahltrossen einholt.

Arthur hatte uns „Neuen", auch Mehlaugen genannt, unsere Aufgaben genau zugeteilt.

Auf sein Kommando liefen wir drei, Hans, mein Freund Willi und ich im Galopp los.

Willi mußte sein Stahlseilende über eine auf dem Vorschiff befindliche Winsch etwa dreimal herumlegen und dann die Seillose vor der Winsch nachholen.

Als Schlußmann mußte ich das Seil im Vorbeilaufen hinter eine am Kabelgatt befindliche Laufrolle legen, d.h. besser schmeißen. Dies war nicht ungefährlich, denn schmiß ich vorbei, so surrte das Seil, weil es jetzt durch die Winsch stramm durchgesetzt wurde, bis an die Reling und zurück bis an die Decksaufbauten, es klatschte dann heftig.

Dieses kam gelegentlich vor, und mein Kopf war dabei besser in Deckung, unterhalb des Seils.

Es war nun während der Fischerei, neben den Arbeiten in der Küche, auch meine Aufgabe an Deck mitzuarbeiten. Bei der Fischerei heißt der Moses Bootsmann, also der niedrigste Decksdienstgrad.

Alle Fischer standen nun an der Bordwand und holten das Vornetz ein. Eifrig greifen die großen Hände in die Netzmaschen und holen Meter für Meter des Netzes über die Reling.

Es kommt allerhand Wasser über, denn wir liegen quer zur See und zum Wind, das Netz liegt in Luv.

Der Bestmann Hein singt die Kommandos, denn beim Rasseln der Winsch, beim Rauschen des Wassers und beim Heulen des Windes würde man auch beim Schreien nichts hören.

Hein singt: „Holt ein die Netze, greift Zug um Zug, ein praller Hol das ist uns genug, greift und greift, werdet nicht faul, wer nicht

greift, nicht greift, kriegt eins auf Maul. Holt ein die Netze ihr faulen Hunde, wir Fischer der Franken wir fühl'n uns im Bunde." Es gab aber noch viel mehr Singsprüche, auch der „Alte'" wurde hierbei nicht geschont und oft mit unflätigen Schimpfworten bedacht, hier in der Fischerei hat dieses aber nichts mit Meuterei zu tun.

Nun wird es spannend, es schießt der prall gefüllte Steert an die Oberfläche, scheinbar ein guter Hol. Der auf der Reling liegende Teil des Netzes wird zusammengenommen, ein Stropp wird herumgelangt und nun tritt wieder die Winsch in Tätigkeit um den Steert mit Hilfe des Ladebaumes an Deck zu hieven.

Der Steert ist mit Ochsenleder verstärkt, damit er die große Last auch hält. Er hängt nun über dem Vordeck und Netzmacher Fiete zieht seitlich am Stropp, so daß sich der Inhalt in die Fächer entleert.

Unser Hol beträgt ungefähr 80 Korb. Ein sehr guter Hol sind 120 Korb und ein schlechter Hol 50 Korb. Der „Alte" auf der Brücke ist halbwegs zufrieden und murmelt: „Faule Säcke, keiner hats gehört".

Der Kapitän bekommt als Angestellter der Reederei 5% vom Fangergebnis und zusätzlich eine Erfolgsprämie, wenn die Reise kürzer ist als angesetzt. Der 1. Steuermann und der 2. Maschinist bekommen 2%, der Bestmann und der 1. Netzmacher 1%, alle anderen bekommen 7/10 bzw. 8/10 zuzüglich Festheuer und Lebertrangeld.

Ich mußte nun wieder ins Kabelgatt zum Nadeln wickeln. Nadeln zum Flicken der Netze.

So manches geht kaputt, beim Schleppen über unreinen Grund. Fiete hat mir das Wickeln beigebracht. Manila einfach, Manila gehänkelt, Perlon einfach, Perlon gehänkelt. Nach dem Hol mußte ich in Rekordtempo wickeln, denn es wurden oft viele Nadeln gebraucht. Die Fischer waren stinksauer, wenn ich nicht nachkam und sie auf Nadeln warten mußten.

„Was lernt ihr eigentlich bei eurem Sauhaufen? Sitzt ihr nur im Warmen vorm Fernseher?"

Das Netzflicken ging ruckzuck bei diesen Burschen. Sie angelten sich die Lochstellen aus dem Netzgewirr heraus, als holten sie ein Feuerzeug aus der Tasche. Nachdem das Netz in Ordnung war, ging es wieder ins Wasser. Die Winschen liefen nun andersherum.



Das Vorschiff, auf dem die Fische nun ausgeweidet, gespult und unter Deck gebracht werden, nennt man auf einem Seitenfänger, Fischerei. Es ist in acht Fächer aufgeteilt, die durch schwere herausnehmbare Bretter getrennt sind.

Beim Schlachten zieht der Fischer das scharfe Messer vom Kopf aus längs des Bauches durch den Fisch und reißt mit dem abgespreizten Daumen gleichzeitig die Innereien mit Galle und Leber heraus. Die Leber wird separiert und vom Heizer unter Deck in einem Spezialofen gleich zu Lebertran verarbeitet.

Schon während des Schlachtens werden die Fische in die verschiedenen Fächer sortiert.

Kabeljau, Rotbarsch, Schellfisch, Heilbutt

und Katfisch. Anderes Getier wie Seesterne, Seeigel und Krebse kommen gleich wieder über Bord. Hin und wieder haben wir auch einen Dornhai oder Silberhai im Netz.

Nach dem Ausweiden werden die Fische gespult, damit sie nicht mit dem Schachtblut unter Deck kommen. Dieses war meine Aufgabe.

Ich legte mir den 10 cm dicken Schlauch um den Nacken, Hein grinste und sagte: „Hold fast“, dann brüllte er zur Brücke hoch: „Wasser an Deck!“ Auf der Brücke wurde der Hydrant aufgedreht (das war wohl eher in der Maschine) , langsam aufgedreht, wäre richtig.

Der plötzliche Wasserdruck im Schlauch, mein glitschiger Stehgrund, der nur aus Fischen bestand, und das starke Krängen des Dampfers riß mich unbarmherzig von den Füßen.

Es blieb nicht aus, daß die um mich herumstehenden Fischer, welche noch am Schlachten waren, aus nächster Nähe den gewaltigen Wasserstrahl abwechselnd ins Gesicht oder auch in die hohen Fischerstiefel bekamen.

Na, nun begann das Gebrülle. „Blöder Hund, abgefischter Macker, Drecksau“ usw. waren Bruchstücke der Schimpfkanonade. Ich lag noch immer in den Fischen und versuchte den wild springenden Schlauch in den Griff zu bekommen. Inzwischen war auch ich bis auf die Knochen klitschenaß, denn das Wasser lief oben und unten unter das Ölzeug.

Es ging vorbei, ich fand zu meiner eigentlichen Aufgabe, nämlich die Fische zu spulen und trampelte energisch in den Fischen herum, wobei der Schlauch nun meiner Führung gehorchte.

Die Brücke hatte ihren Spaß und die Naßgewordenen beruhigten sich langsam. Diese Spularbeit ist sehr kräftezehrend und nach dem Seewasser lief mir nun auch noch der Schweiß über den Leib.

Jetzt wurden die Fische nach Sorten in große Körbe gesammelt und durch Luken unter Deck geschüttet. Unter Deck sorgten der 2. Steuermann sowie die Brüder Hans und Winfried für die ordnungsgemäße Vereisung. Eine Schicht Fisch wird bedeckt mit einer Schicht geschreddertem Blockeis usw.

Für die Fischer gibt es nun bis zum nächsten Hol eine kleine Ruhepause. Für mich heißt es noch Reinschiff. Die schweren Holzbretter werden etwas hochgenommen und die Fächer werden von Fischresten, mittels Seewasser aus dem mir bestens bekannten Schlauch, gereinigt. Willi unterstützt mich hierbei, obwohl der Schlauchtanz, oder „der mit dem Schlauch tanzt“, auch ihn sehr belustigt hat, ja ja, alte Kameraden.

Es ist 21:30 Uhr, wir sind todmüde und haben Bärenhunger. Die Küche bietet Bratkartoffeln mit Spiegeleiem und oder gebratenen frischen Heilbutt. Alkohol gibt es während der Fischerei nicht, absolut verboten, wir trinken Faßbrause.

Ich habe gerade meine nasse Unterwäsche aus, da schrillt das Brückengeläut, klar zum nächsten Hol, es ist 22.15 Uhr.

Kurz vor Mitternacht erscheint der aufschwimmende Steert im Scheinwerferlicht an der Wasseroberfläche. Wir hieven die Ladung über das Vordeck. Diesmal ungefähr 60 Korb, nicht ganz zufriedenstellend.

Donnerstag, 02. September

Die Arbeit fiel mir nun leichter, ich wußte, was auf mich zu kam, und es stellte sich sogar schon etwas wie Routine ein. Es war 07:30 Uhr, Otto hatte frischen Heilbutt gebraten. Superfrischen Heilbutt, eben noch schwimmend im Atlantik, man kann es nicht nachvollziehen wenn man ihn nicht selbst gegessen hat.

Willi saß nun vor den Eimern mit Kartoffeln und schälte, schälte und schälte. Relativ betrachtet ist diese Arbeit erholsam, gegen die des Bootsmannes (Moses).

Die weiteren Hol’s an diesem Tage waren alle unter Durchschnitt. 60, 50, 40 und zuletzt 20 Korb und davon die Hälfte noch Gammel. Der „Alte“ fluchte fürchterlich und entschloß sich weiter nordwestlich zu dampfen, Richtung grönländische Küste.

Die Fischer sind froh über die kleine Ruhepause, denn zwischen den Hol’s gibt es allemal nur 1,5 bis 2 Stunden Pause. Es gibt hier draußen keinen Sonntag und keinen Achtstundentag.

Wenn die Hol’s gut sind, wird rund um die Uhr gearbeitet, bei Wind und Wetter. Während des Dampfens gibt es auch wieder Alkohol, die Fischer holen nach, was sie versäumt haben. Die Küche kann wieder ruhiger arbeiten, ohne das Dröhnen der Winschen, ohne das Rucken beim Schleppen und ohne die Hektik beim Essen fassen.

Samstag, 04. September

Es war 01:00 Uhr als man mich zum nächsten Hol weckte. Ich hatte mein Ölzeug noch nicht an, als das Dröhnen der Aufschwimmkugeln schon wieder das Schiff erschütterte.

Unser Standort war jetzt die südöstliche Küste von Grönland in der Höhe von Angmagssalik. Wir schleppten Richtung Labradorbecken und hatten einen Hol von 90 Korb.

Ein herrlicher Sonnenaufgang um 03:00 Uhr. Zweieinhalb Monate früher wäre es hier im hohen Norden gar nicht mehr dunkel geworden. Jetzt hatten wir immerhin dreieinhalb Stunden Nacht, wenn auch nicht nachtschwarz.

Bis Mittag blieb es sonnig, bei azurblauem Himmel, jedoch kühlte es dann gegen 14:00 Uhr merklich auf 2 Grad ab. Beim Mittagessen hatte der „Alte“ Starkwind angesagt, verdammte See.

Die Hol’s bis zum Abend konnten sich sehen lassen, unter 80 Korb ging heute kein Fang an Deck. Wir schufteten praktisch bis zum Umfallen. Keine Pause zwischen den Hol’s. Kaum war das Deck abgespült, läutete die Schiffsglocke einen weiteren Hol ein.

Durch Schweiß, Seewasser und das bei der Kälte harte Ölzeug scheuerten Hals und Handgelenke langsam wund. Die Finger waren klamm, denn wir trugen nur dünne Arbeitshandschuhe. An den Füßen hatte ich, durch die zu großen und schweren Gummistiefel, bereits Blasen, hinzu kam die permanente Übermüdung. Es war wie nach dem 60 Kilometer Härtemarsch nach Abschluß der Marinegrundausbildung. Aber dies ist freiwillig und Urlaub.

Am Abend empfing der „Alte“ eine Sturrnwamung von der Küstenfunkstelle. Die Funkanlage ist für den Fischdampfer, der fern von den befahrenen Seestraßen arbeitet, nicht nur aus Sicherheitsgründen wichtig, sondern auch für den Nachrichtenaustausch, sowohl der Dampfer untereinander, wie auch mit der Reederei.

Mittels Funkpeiler und Sextant muß auf einem Fischdampfer besonders sorgfältig navigiert werden, weil durch das Hin- und Herfahren während des Schleppens und durch Stromversetzungen leicht die Orientierung verloren geht, denn Landmarken sind oft nicht vorhanden.

Es werden Sicherheitsvorkehrungen gegen den angekündigten Sturm getroffen, aber es wird weiter gefischt. Es wird jetzt nicht so tief geschleppt, weil die Fische durch den höheren Sauerstoffgehalt mehr nach oben kommen.

Es ist 21:00 Uhr, 120 Korb Hol, ich wünschte mir schlechte Beute und mehr Ruhepausen. Ich durfte aber nicht schlappmachen, zur Schadenfreude der Fischer. Dieser Hol ging gut unter Deck, auch noch der nächste. Oft krachte ein Brecher über das Vordeck und ein Teil der Beute ging wieder in sein Element zurück.

Sonntag, 05. September

02:00 Uhr, Windstärke 8, die Netze werden jetzt nach 1,5 Stunden Schleppzeit eingeholt.

Die Gipfel der Brecher schlugen über Deck, so daß wir immer im Wasser standen.

Mein Platz war vor der Winsch, hier mußte ich die Lose des über eine Führungsrolle ankommenden Stahlseil’s einholen. Das Schiff tanzte auf und ab, wir waren auf einem Wellenberg und rauschten dann in ein Wellental. Um uns herum hohe Wasserwände, dazu das Heulen des Sturmes, das Klatschen der Brecher an Bordwand und

Decksaufbau, das Kreischen der Winschen und das furchtbare Quietschen der Umlenk- und Führungsrollen.

In diesen Lärm das singende Gebrülle von Bestmann Hein, der wie immer hinter der Winsch stand: „Du mußt ziehen, ziehen, ziehen!" Es hatte sich Lose auf der Winschtrommel gebildet, und das kann zu einem Überläufer führen, der ganze Vorgang des Hievens würde unterbrochen.


Die Männer der „FRANKEN" beim Einholen der Netze, 1963

„Ich hab Lose im Seil, du mußt ziehen, ziehen du Höllenhund!" Weitere unflätige Schimpfworte erreichten mich kaum, ich zog dafür aus Leibeskräften. Die Lose blieb auf der Trommel. Zornesrot stürzte Hein hinter der Winsch hervor und zog mit, auch Fiete, Arthur und Emma sprangen hinzu und zogen mit, Hein gab Kommando.

Die Lose blieb auf der Trommel, und Hein stürzte jetzt blaß wieder hinter die Winsch, um manöverartig vor- und rücklaufen zu lassen. Als dann Arthur mich auch noch anbrüllte: „Du mußt ziehen, ziehen", hätte ich ihn liebend gerne über Bord geschmissen. Ich fühlte mich momentan wie das letzte Arschloch auf dem Dampfer.

Irgendwann lief Winsch und Stahlseil wieder normal, der Steert tauchte auf und ein neuer Hol ging an Bord. 70 Korb, nicht schlecht.

05:00 Uhr, die Fischer waren am Schlachten, ich am Spulen, da brüllte Hein singend von seinem sicheren Ausguck hinter der Winsch: „Brecher von Steuerbord, alle Mann ins Kabelgatt." Die Fischer ließen alles stehen und liegen und suchten schnellen Schutz im Kabelgatt.

Ich selbst war so kraftlos, daß ich kaum meine Füße hochbekam. Durch die über Tage und Nächte gehende „rund um die Uhr Arbeit" war ich, wie es in der Fischerei heißt, „abgefischt".

Mental hatte ich das Gefühl, daß es eine Erlösung wäre, über Bord zu gehen, nur schlafen, schlafen wollte ich.

Ohne jegliches Sicherheitsbedürfnis setzte ich mich ins Wasser in dem Fischfach und hielt mich wie im Schlafwandel an einer Holzbohle fest. Das Wasser des Brechers rauschte über mich hinweg und riß mich mit seiner gewaltigen Kraft mit sich. Nach Ablaufen der Wassermaßen fand ich mich unter dem Ankerspill in der Piek (?) wieder.

Sechs kräftige Arme von Hein, Fiete und Emma packten mich, murmelten etwas von abgefischt und Selbstmörder und schleppten mich dann in meine Kammer. Eine leichte Platzwunde am Hinterkopf und am Schienbein wurde vom Sanni verarztet.

Auch Willi machte sich große Sorgen um mich, aber ich war nur grenzenlos müde. Ich brauche wohl nicht zu erwähnen, daß ich sofort und gut schlief. Ich spürte nur im Unterbewußtsein, daß ich in der Koje bei diesem Seegang hin und her rollte.

Montag, 6. September

Es war 06:00 Uhr Früh. Ich hatte jetzt 24 Stunden fest geschlafen. Der Sturm war stark abgeflaut es gab noch ein paar kräftige Böen, aber wir konnten wieder an Deck arbeiten.

Der Sturm hatte am Schiff jedoch einigen Schaden angerichtet. In der Fischerei, auf dem Vorschiff, waren drei der schweren Holzschotten herausgerissen. An der Backbordseite war die Hälfte der Reling buch-

stäblich an den unteren Holmen weggerissen.

An der Steuerbordseite war auf dem Achterdeck die Außenwand des Verpflegungsmagazins fast einen halben Meter eingedrückt.

Unvorstellbar, welche gewaltigen Kräfte diese Wassermassen doch haben. Ein Mensch kann der See nicht trotzen, er muß sie respektieren. Diesem oft wilden Element ist man mit Mann und Maus auf Gedeih und Verderb ausgeliefert.

Nun geht es mit Volldampf an die Instandsetzungsarbeiten. Alle Fischer sind nach dieser unfreiwilligen Ruhepause wieder auf Deck und legen Hand an.

Die Reling wird notdürftig repariert, die Fangnetze geflickt und verstärkt. Willi und ich stecken auf dem Vorschiff neue Holzschotten ein. Überall wird heftig gehämmert, gesägt und verschraubt.

Emmas Hand ist geschwollen und steckt in einem Verband, nur die Fingerspitzen gucken blau heraus. In jedem Betrieb wäre er hiermit krankgeschrieben, nicht aber in der Fischerei. Hier wird jede Hand gebraucht und als Drückeberger von den anderen Männern gehänselt zu werden, ist nicht Sache der Fischer. Emma empfand es als selbstverständlich, vollwertig mitzuarbeiten.

Die nächsten Hols an diesem Tage fielen recht mager aus. Noch weiter nördlich zu fischen war sinnlos, denn wir mußten auch an die Rückreise denken. Der ‚Alte‘ nahm also wieder Kurs auf Island.

Außer der guten Nase für Fischgründe hat der „Alte“ den schon erwähnten Fishfinder, ein Radargerät, welches Fischschwärme sichtbar macht. Der erste Steuermann nahm uns mit auf die Brücke, um uns die Handhabung des Gerätes zu zeigen.

Impulse werden von einer unter dem Schiffsrumpf montierten Antenne ausgestrahlt. Sobald ein größerer Fischschwarm vorhanden ist, werden die reflektierten Impulse auf dem Monitor sichtbar gemacht. Mit dem geübten Auge kann man zu anderen auch reflektierenden Gegenständen z.B. Algen, Muschelbänken oder Quallenschwärmen unterscheiden.

Der „Alte‘“ steht über Tast- oder Sprechfunk auch mit anderen Fischdampfer-Kapitänen zwecks Erfahrungsaustausch oder Wetterwarnungen in Verbindung. Auch der Küstenschutz und die Fischereiaufsicht von Grönland und Island geben wichtige Meldungen durch.

Dienstag, 07. September

Da unser Urlaub am 11. September endet, müssen wir unsere Einheit per Telegramm benachrichtigen denn die voraussichtliche Ankunft in Cuxhaven wird erst am 15. September sein.

Der 2. Steuermann setzt ein Telegramm über Reykjavik auf Island mit folgendem Wortlaut ab: *An Schiffsstammkompanie Kiel-Wiek, z.Hd. Kptltn. Müller.*

Bitten um Urlaubsverlängerung stop da bis zum 15.09. noch auf See stop Obmt. Burtack u. Lincke stop.

Die Antwort kam 2 Stunden später:

Urlaubsverlängerung genehmigt stop da im Sinne der Volksernährung stop Kptltn. Müller stop.

Mittwoch, 08. September

02:00 Uhr, wir sind wieder am Garnmelloch, nordöstlich von Island. Um uns herum sehen wir ein einziges Lichtermeer tanzen. Fischer verschiedener Nationen, Isländer, Briten, Franzosen, DDR-Schiffe, ein paar Finnen und Norweger und die rabiaten russischen Fischereifahrzeuge.

Es kommt oft zu Fangneid und die starken, großen Russen fahren dann mit äußerster Kraft über die „westlichen Netze“ um sie mit ihrer Schraube zu zerstören. Fiete erzählte uns, daß dieses auf einer der ersten Fahrten bereits mehrfach passiert sei.

Die Russen besitzen sogar kleine Bord-MG’s um damit ihre Konkurrenten zu vertreiben. Ruft man in so einem Falle ein Fischereischutzboot zu Hilfe, so ist beim Eintreffen des Bootes der Aggressor längst außer Sichtweite.

Ich war nun wieder bei frischen Kräften und freute mich über einen guten Hol, ohne Angst vor der vielen Arbeit, die vor uns lag. Ein Ende der Plackerei war abzusehen. Die Beutel waren wieder mehr rot als blau, also mehr Rotbarsch.

Bis Mittag machten wir noch zwei gute Hols mit je 80 Korb. Gegen 14:00 Uhr wurde der Himmel schwarz und es goß derart, daß wir fast weggespült wurden. Uns machte es nichts aus, denn wir waren viel Wasser gewohnt, aber die Fische blieben vorerst weg.

Wir dampften ein paar Seemeilen weiter westlich und schleppten nochmals 3 Stunden.

Das Unwetter zog nach Norden ab, und unsere Freunde, die Fische zogen wieder ins Netz. Der letzte Hol wurde am Freitag den 10. September um 07:00 Uhr über Deck gefiert.

Nie zuvor fühlte ich mich so stark, ich hätte noch lange so weiter machen können, nur mit dem Wissen, daß dieses der letzte Hol war.

Alles in allem hatten wir ein recht gutes Fangergebnis erzielt. Der „Alte'" stand auf der Brücke und schmunzelte sichtlich befriedigt. „Nun geit los, woll'n trüch", murmelte er und steckte sich genüßlich eine Pfeife an. Alle Müh und Plag und alle bösen Worte schienen vergessen zu sein.

Nach einem guten und reichhaltigen Frühstück, von Otto und Willi zubereitet, verzogen sich erstmal alle in ihre Kojen. Vor morgen Mittag kommen die Burschen nicht mehr an Deck und dann wird bis Cuxhaven nur noch gesoffen, Otto sprach aus Erfahrung.

Am nächsten Tag, Samstag den 10. September begannen die ruhigen Arbeiten an Oberdeck.

Die Netze wurden wieder instandgesetzt, die Winschen geschmiert, Schotten ausgebessert und verschlissene Stahlseile längsseits über Bord entsorgt. Der Umweltschutz läßt schön grüßen. Ich wurde damit beauftragt einige Reste Farbe zu verpönen.



Der Steert, mit Ochsenleder verstärkt, auf der „FRANKEN"
1963

Jeder hatte etwas zu tun, allerdings war dies eine geruhsame Arbeit, die sogar Spaß machte.

Emma, unser Invalide, hatte allerdings Schonzeit. Er saß mit Arthur und dem schon besoffenen Hein in der Mannschaftskammer auf dem Vordeck und pokerte, übrigens eine Lieblingsbeschäftigung der Fischer während ihrer Freizeit. So mancher hatte schon seinen ganzen Lohn verspielt und auch noch den Lohn für die nächste Fahrt.

Am Abend ging dann die Sauferei los. Willi und ich wurden offiziell eingeladen, es wurden kistenweise Bier, Schnaps, Cognac und Rum angeschleppt. Otto brachte Fleisch- und Fischfrikadellen aus der Küche mit.

Wir prosteten uns zu, sangen, lachten über Zoten, erzählten Seemannsgarn, aber auch halbwegs wahre Geschichten. Auf der vorherigen Fahrt hatten sie den Heizer, er wollte nicht so wie die Mannschaft wollte, kurzerhand in den Ofen gesteckt. Bei einem feuchtfröhlichen Gelage, wollten sie einen renitenten Fischer im Maschinenraum aufgehängt haben. Nur durch einen Zufall sollte dieser vom 1. Maschinisten gerettet worden sein.

Selbst der eher wortkarge Arthur erzählte und war redselig wie nie. Später setzte er sich zwischen Willi und mich, klopfte uns auf die Schenkel und sagte: „Jungs, ihr habt euch gut gehalten, wenn alle Kumpels bei der Navy so wären wie ihr, hätte ich auch keine Vorurteile mehr.“ Arthur stieß mit uns an und wir freuten uns, nun doch noch Freunde geworden zu sein. Auch die anderen Fischer ließen es sich nicht nehmen, mit uns zu prosten und uns ihre Bewunderung über unsere Haltung während der Reise auszusprechen. Wir waren mächtig stolz und unser Selbstbewußtsein stieg wieder mächtig.

Hein, der Bestmann, war inzwischen voll wie die Haubitzen. Er setzte sich zu uns und murmelte etwas von: „Oberlippe, Unterlippe, Seitenstücke, V....kajohle, Brause.“ Er brachte noch ein paar häßliche Worte gegen den „Alten“ und die Maschinisten vor, dann rutschte er lautlos unter die Back.

Im Laufe des Abends sollte er nicht der einzige sein, der dort lag. Bald gesellten sich die irren Brüder Hans und Winfried hinzu. Ich hatte das Gefühl, daß auch Obermaat Burtack bald hier liegen würde, jedenfalls war mein Maß überschritten. Gedacht, gemacht, wenig später stand ich mit Willi an der Reling und wir fütterten die Fische.

So ein Saufgelage geht natürlich nicht ohne Streit aus, wäre auch abnorm, fast akademisch.

Ein junger Fischer mit Beatlefrisur hatte sich auf Emma gestürzt. Er schrie: „Hau ab du alter Saufkopp, sonst schlag ich dir in deine häßliche Visage.“ Emma langte ihm mit seiner noch heilen Hand kräftig ins Gesicht, was auch gleich deutliche Spuren hinterließ. Jetzt wurde der Beatle wild und stürzte sich mit einer leeren Bierflasche in der Hand auf Emma.

Der sonst so zurückhaltende Fiete, auch schon schwer schwankend, wollte die Kampfhähne trennen. Der Beatle sah rot und so landete die Flasche auf Fietes Wange. Andere schnappten sich nun den Raufbold und hielten ihn fest, doch mit Fietes Beherrschung war es vorbei. Laßt das Schwein los, ich mach ihn fertig.“ Mit glasigem Blick stürzte er sich nun auf ihn und verdrosch ihn, daß dem Hören und Sehen verging. Nach dieser Lektion erhob sich der Beatle ohne einen Mucks von sich zu geben und verschwand in seiner Koje.

Fiete kühlte seine schwellende Wange mit kaltem Bier und das Gelage nahm seinen Lauf mit sehr friedlichem Ausgang.

Außer, daß Treibstoff sowie Wasservorrat knapp wurden, geschah während der Rückdampferei nichts Besonderes mehr. Routinearbeit für Brücke, Maschine und Küche, und die Fischer konnten vorwiegend gammeln, auf den Kojen liegen und lesen, pokern oder ein Pfeifchen rauchen, nach der vielen schweren Arbeit.

Der Wasservorrat wurde rationiert, pro Mann und Tag 5 Liter. Würde der Treibstoff tatsächlich ausgehen, so könnten wir notfalls mit Lebertran bis Cuxhaven fahren.

Mittwoch, 15. September

03:00 Uhr, wir hatten nur ein paar Stunden geschlafen. An Deck wurde jetzt ein Arbeitszelt über den Ladeluken errichtet. Dieses Zelt hatte den Zweck, die nachher beim Entladen an Deck arbeitenden Männer, vor herunterfallenden Fischen oder Körben zu schützen. Es wurde schon alles zum Löschen vorbereitet.

Gerade passieren wir Feuerschiff Elbe I. Willi und ich sind jetzt beim Einlaufen genau so aufgeregt wie vor dreieinhalb Wochen beim Auslaufen. Unsere Seesäcke sind gepackt und liegen schon auf Deck bereit.

Unsere im Freilager gekauften Getränke, Tabakwaren und Konfitüren haben wir im Rettungsboot auf dem Oberdeck versteckt. Wir wollten nicht alles verzollen und die Herren vom Zoll würden gleich an Bord kommen.

Nochmal laufen meine Gedanken wie ein Film in mir vorbei. Die Tage, die Nächte, Nebel, Sturm, Tag fiir Tag, kein Sonntag und kein Achtstundentag. Dazwischen kurze Zeit für Ruhe und Mahlzeit. Und in Cuxhaven bleiben unseren neuen Kameraden 24

Stunden Zeit, dann heißt es wieder hinaus in die See, dem Meer die Beute abjagen.

Das Zollboot legt nun an, längsseits, und zwei Zollbeamte kommen an Bord. Jeder muß die Waren, die er mit von Bord nehmen will anmelden und eventuell verzollen lassen. Die Zoll-Last wurde verplombt, und wir waren den Zoll wieder los.

06:30 Uhr, die Kaianlagen vom Fischereihafen Cuxhaven tauchen im Morgennebel auf. Wir wurden sogar von zwei kleinen Bugsierschleppem eingeschleppt. Nach 24 Tagen Wasser und nochmals Wasser freuten wir uns nun doch wieder auf das schöne Landleben.

Uns erwartete zwar keine hübsche Braut am Kai, aber wir freuten uns doch über die dummen Gesichter unserer Kameraden auf der „Augsburg," die wohl unseren Berichten mit offenen Mündern lauschen werden.

Noch einige Meter trennten uns vom Kai, die Festmacherleinen gingen rüber und wurden belegt. Die Fischer winkten ihren Frauen zu. Wir verabschiedeten uns von unseren neuen Freunden und verabredeten uns zu einem Zug durch Cuxhavens Nachtbars.

Tatsächlich stand am Kai auch eine schwere Fregatte neben einer BMW-Isetta. Hein, unser kerniger Bestmann, hielt sich noch versteckt, seine Angst war berechtigt. Kurze Zeit darauf saß Hein neben der Fregatte im schmalen BMW, die Haubentür knallte zu und ab ging's Richtung Bremerhaven.

Emma ging von Bord, hakte sich bei einer zahnlosen, abgetakelten, aber grell geschminkten Dockschwalbe ein und marschierte Richtung Hafenstraße davon.

Willi und ich sahen aus wie die Seeräuber, mit wildem Bart und nach Fisch riechenden Klamotten. Alles in allem wollten wir diesen Urlaub nicht missen, es war für uns ein großes Erlebnis und wir hatten bestimmt vieles gelernt.

Später hatte ich den Wunsch, nach meinem Tagebuch von den Männern in der Fischerei zu berichten. Von den Männern, die als letzte Wikinger in der Hochseefischerei fahren.

1965 machte ich nochmals eine Fischdampferreise nach Grönland, mit einem moderneren Heckfänger, der „HESSEN" Dieses Schiff zog die Netze über das Heck, und die Fische wurden gleich mittels Maschinen verarbeitet. Es gab auch eine Kartoffelschälmaschine, aber auf dieser Fahrt hatte ich mit der Küche nichts zu tun. Ich war als „Bootsmann" angeheuert.

(Abdruck mit freundlicher Genehmigung des heute bei Lübeck lebenden Autors,
Fotos: Günter Burtack, 1963)

